

A CORRIDA PARA O RIO VERMELHO:

caminhos coloniais e oitocentistas ao Rio Vermelho,
Salvador (BA)

EIXO TEMÁTICO 02: Processos de Produção do Espaço Urbano

PAZ, Daniel J. Mellado

Doutor em Arquitetura e Urbanismo; professor adjunto da Faculdade de Arquitetura da UFBA
danielmelladopaz@gmail.com

RESUMO

O bairro do Rio Vermelho, em Salvador (BA), surge já nos primeiros séculos de Colônia como uma vila de pescadores, cabeça daqueles povoados e armações de pesca e caça de baleia do litoral atlântico, a partir de dois portos naturais, um vizinho ao outro: o de Sant'Anna e o da Mariquita, na foz do rio Lucaia. Importante desde muito cedo por motivos diversos, como o de abastecimento da cidade e local de devoções populares de porte. Neste artigo tratamos de reconstituir os caminhos coloniais, aqueles realizados no século XIX e a competição entre as empresas de transporte coletivo para atender ao Rio Vermelho. E lançar hipóteses, relacionando-as com o desenvolvimento da vila colonial de pescadores em sítio de veraneio, local das festas em torno de N. Sra. de Sant'Anna e dos banhos salgados oitocentistas. Veremos como a construção de tais caminhos e seu transporte se relaciona com a urbanização da cidade, e com aspectos de sua história social, da procura inédita pelas praias como local de bem-estar, em uma particular disputa das empresas privadas concessionárias de bonde pela primazia e pelas condições de acesso até a praia.

Palavras-chave: Salvador; Rio Vermelho; história urbana; caminhos.

PENSAR FORA DO EIXO

ABSTRACT

The Rio Vermelho neighborhood in Salvador (BA) emerged in the early colonial centuries as a fishing village, the center of those settlements and fishing and whaling stations on the Atlantic coast, based on two natural ports, one next to the other: Sant'Anna and Mariquita, at the mouth of the Lucaia River. It was important from very early on for various reasons, such as supplying the city and being a place of significant popular devotions. This article attempts to reconstruct the colonial routes, those built in the 19th century, and consider the competition between public transport companies to serve Rio Vermelho. It also proposes hypotheses relating them to the development of the colonial fishing village into a summer resort, the site of the festivities surrounding Our Lady of Sant'Anna and the 19th-century saltwater baths. We will see how the construction of such paths and their transportation relates to the urbanization of the city, and to aspects of its social history, from the unprecedented search for beaches as pleasant places, in a particular dispute between private tram concession companies for primacy and access conditions to the beach.

Keywords: Salvador; Rio Vermelho; urban history; paths.

RESUMEN

El barrio de Rio Vermelho en Salvador (BA) surgió a principios del periodo colonial como un pueblo pesquero, principal entre los pueblos pesqueros y balleneros en la costa atlántica, con base en dos puertos naturales, uno junto al otro: Sant'Anna y Mariquita, en la desembocadura del río Lucaia. Fue importante desde sus inicios por diversas razones, como el abastecimiento de la ciudad y ser un lugar de gran devoción popular. Este artículo intenta reconstruir las rutas coloniales, los caminos hechos en el siglo XIX, y la competencia entre las empresas de transporte público para llegar a Rio Vermelho. También propone hipótesis que las relacionan con la transformación del pueblo pesquero colonial en un lugar de veraneo, sede de las festividades en torno a Nuestra Señora de Sant'Anna y de los baños de agua salada del siglo XIX. Veremos cómo la construcción de dichos caminos y su transporte se relaciona con la urbanización de la ciudad, y con aspectos de su historia social, desde la búsqueda inédita de las playas como lugar de bienestar, hasta una particular disputa entre empresas privadas concesionarias de tranvías por la primacía y las condiciones de acceso a la playa.

Palabras clave: Salvador; Rio Vermelho; historia urbana; caminos.

PENSAR FORA DO EIXO

INTRODUÇÃO

O bairro do Rio Vermelho, em Salvador (BA), surge já nos primeiros séculos da cidade colonial como uma vila de pescadores, cabeça daqueles povoados e armações de pesca e caça de baleia do litoral atlântico, a partir de dois portos naturais, um vizinho ao outro: o de Sant'Anna e o da Mariquita, na foz do rio Lucaia.

Ele tem importância para a cidade por ser dos maiores portos naturais do litoral atlântico, assim como fonte de abastecimento de pescado para sua população. Antigas festas coloniais a S. Gonçalo do Amarante, santo casamenteiro, mobilizavam inclusive os governantes para suas expansões mais lúbricas na capela do santo, no alto do outeiro homônimo – que depois foi chamado de Alto do Papagaio.

Tratamos apenas de tentar reconstituir os caminhos coloniais, aqueles realizados no século XIX e, diante da competição entre as empresas de transporte coletivo para atender ao Rio Vermelho, lançar hipóteses, relacionando-as com o desenvolvimento da vila colonial de pescadores em sítio de veraneio, local das festas em torno de N. Sra. de Sant'Anna e dos banhos salgados oitocentistas.

Os caminhos são reveladores em si. Em um primeiro momento, tendo que lidar com a base física da cidade e suas possibilidades – declividades, cursos d'água, etc. Depois, como artefatos cada vez mais tecnológicos, em simbiose com os meios de transporte, igualmente em processo de mecanização. Assim como damos nossa contribuição particular, tratando as imagens, em especial os mapas antigos, mais que como ilustração – como não raro ocorre com historiadores de ofício – mas como fonte crucial para as inferências, para uma ligeira cartografia conjectural. Que, no caso de cidades como Salvador, precisam lidar com a dimensão planialtimétrica, com a constituição do solo e hidrografia. E, veremos, como tal se relaciona com a urbanização da cidade, e com aspectos de sua história social, da procura inédita pelas praias como local de bem-estar, para o caso do Rio Vermelho.

Por isso que vamos expor, reconstituídos, os caminhos para o Rio Vermelho dos tempos coloniais. Depois, aqueles primeiros feitos no Oitocentos e, em seguida, as iniciativas de transporte coletivo para a localidade, em uma singular disputa pela primazia, e pelas condições de acesso, até a praia.

Figura 1. Trecho do *Mappa Topographica da Cidade de S. Salvador e sus Suburbios* (1845), de Carlos Augusto Weyll. Nele vemos o núcleo consolidado da cidade, do Barbalho até o Campo Grande, assim como o Rio Vermelho. Este será o mapa-base do artigo, porém rotacionado, com o norte voltado para cima, tal como na cartografia atual.



Fonte: Almeida, 2014.

1 OS CAMINHOS COLONIAIS PARA O RIO VERMELHO

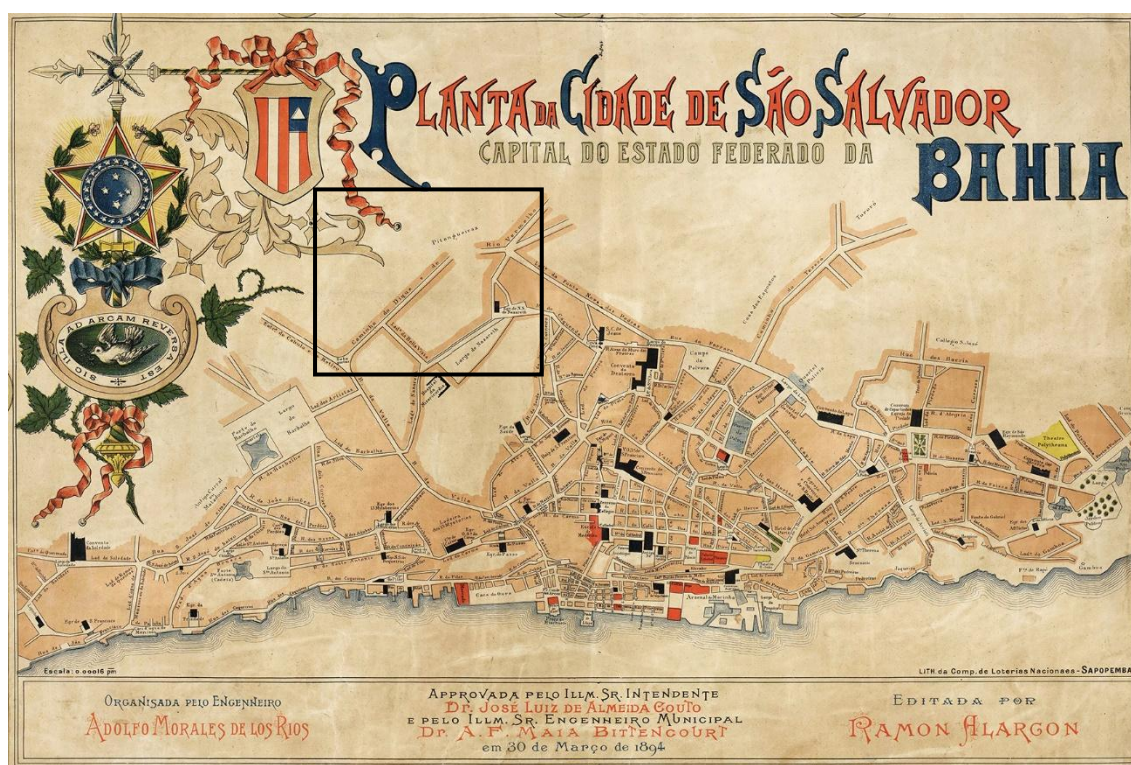
O primeiro itinerário era o *Caminho do Rio Vermelho*, que se confundia até certo ponto com a *Estrada de Brotas*, também chamada no século XVIII de *Caminho Grande*. Aquele partia do Campo da Pólvora, seguindo pelas cumeadas de Brotas e atingindo o Rio Vermelho (Campos, 1942). Por onde desceria até o nível da costa? Provavelmente pela atual R. Waldemar Falcão, dada a presença nos dois mapas oitocentistas que empregados aqui; a *Planta do accampamento de Pirajá e Itapoan*

PENSAR FORA DO EIXO

(1839), de Henrique de Beaupere, identifica como *Outeiro de São Thomé* a elevação onde está a parte superior da R. Waldemar Falcão.

Vilhena identifica a Estrada do Rio Vermelho como uma das três que entravam na cidade (as outras eram a de Brotas e a das Boiadas), “sahido à cada passo em gargantas, sem desvio para hum ou outro lado, sem que pro ellas possa marchar gente de guerra, senão de costado, e nunca em linha de batalha” (Vilhena, 1922, p.234). Seria distinta da Estrada de Brotas, embora devessem compartilhar percurso até certo ponto. Poderia referir-se Vilhena ao caminho da R. Waldemar Falcão, identificada à parte da Estrada de Brotas. Ou poderia ser um percurso diferente, destacando-se dessa em outro momento.

Figura 2. *Planta da cidade de São Salvador* (1894), de Adolfo Morales de los Rios. No núcleo mais consolidado da cidade vemos o começo de uma estrada para o Rio Vermelho. Entroncava um caminho vindo do Largo das Sete Portas, urbanizado por conta da Rua da Valla; outro que descia da Igreja de N. Sra. de Nazareth e Ladeira da Fonte Nova das Pedras a partir do Campo da Pólvora, no fundo de um vale, subindo rumo a Brotas.



PENSAR FORA DO EIXO



Fonte: Fundação Biblioteca Nacional.

Nesta outra alternativa – presente em mapas oitocentistas, mas não necessariamente o caminho mencionado pelos textos coloniais –, a Estrada do Rio Vermelho divergiria na altura da Boa Vista de Brotas. Descia para o leito da atual Av. Ogunjá, atravessando o rio Lucaia e subindo pelo Vale da Muriçoca, a partir da feliz coincidência de dois de seus afluentes do Lucaia situarem-se um defronte do outro. Era chamado *Caminho do Engenho Velho*, entroncando com a Estrada de Brotas já mais perto do núcleo urbano colonial.

O flanco esquerdo e o fundo do terreno do asilo [de alienados de S. João de Deus], ainda como no tempo de Machado, estão à margem do caminho do Engenho Velho [...] o qual vae dar à estrada Dois de Julho, no lugar denominado Muriçoca, onde forqueava-se, seguindo um ramo ao longo do rio da Lucaia, até o Rio Vermelho, ou seja por onde correm hoje os trilhos do bonde. Galgava o outro a colina fronteira, com o nome da estrada do Bôgum, povoada de *locos*, ou árvores sagradas dos africanos, e de *terreiros de paes-de-santo*, curandeiros, e casas de candomblé, – pêlo menos alcancei-a assim, uns vinte e muitos anos atraz, – indo desembocar no caminho de cima do Rio Vermelho, próximo à capelinha de Madre de Deus. (Campos, 1930, p.357).

Note-se que a estrada chegava à Capela de N. Sra. da Madre de Deus, templo desaparecido que precisaremos localizar.

Domingos Rebello falava da “capella da Madre de Deos, muito pequena” (Rebello, 1829, p.171). E Francisco Vicente Vianna que pertenciam à freguesia da Vitória “as capellas de S. Lazaro, Madre de Deus, Sant’Anna do Rio Vermelho, em diversos pontos já fora da cidade” (Vianna, 1893, p.414). Localiza-a José Teixeira Barros, “entre a capella de S. Lazaro Mendigo e o lugar denominado S.

PENSAR FORA DO EIXO

Gonçalo, no Rio Vermelho” (Barros, 1930, p.351), já sem funcionar e “quasi abandonada”. A enumeração dos templos nessa ordem não é um acaso, todos ligados por outra *Estrada do Rio Vermelho*, realizada no começo do século XIX, onde a capela da Madre de Deus é sempre situada: em 1829, “vende-se uma roça, terras próprias perto da Capella de N. S. Madre de Deos, estrada do Rio Vermelho”¹, e em 1838, “vende-se duas roças, e uma morada de cazas, sendo as roças na Madre de Deos, estrada do Rio Vermelho”.² Mas onde precisamente estaria?

Figura 3. Trecho do *Mappa Topographica da Cidade de S. Salvador e sus Suburbios* (1845), de Carlos Augusto Weyll. Essa é a Estrada do Rio Vermelho, de onde se entronca o Caminho do Engenho Velho, descendo para o afluente chamado Muriçoca, até o Rio Lucaia. A edificação mais próxima do entroncamento (a pequena cruz é o signo empregado para capelas, ermidas, igrejas) seria a desaparecida capela da Madre de Deus.



Fonte: Almeida, 2014.

Localizamos a capela no *Mappa Topographica da Cidade de S. Salvador e sus Suburbios* (1845), de Carlos Augusto Weyll. Nele está o Caminho do Engenho Velho, que cruza o rio Lucaia, do atual

¹ O BAHIANO n.36, Sábado 6 de Junho de 1829. Salvador: Typ. do Bahiano, 1829.

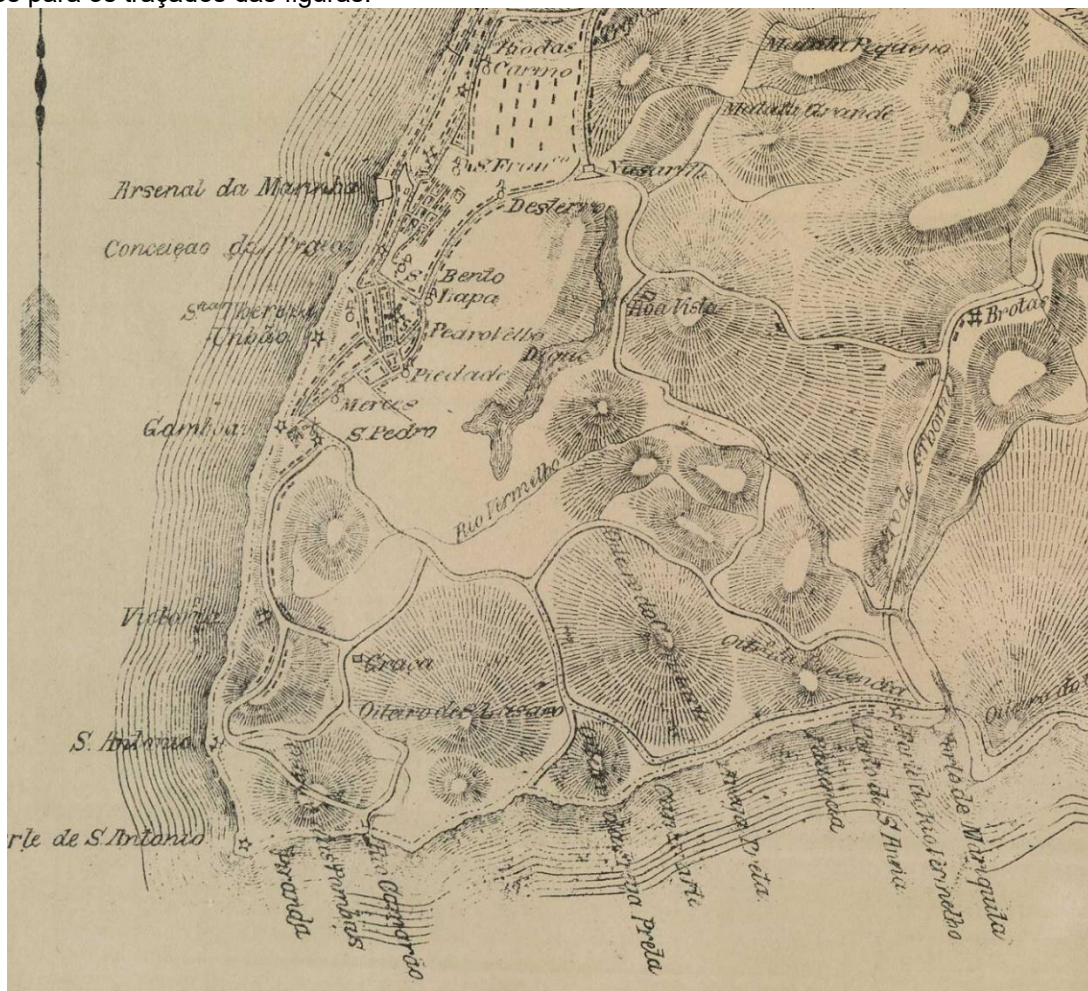
² O CORREIO MERCANTIL n.540, Sábado 25 de Agosto de 1838. Salvador: Typ. do Correio Mercantil, de M.L. Velloso

PENSAR FORA DO EIXO

Engelho Velho da Federação para o Engenho Velho de Brotas, convergindo descrição com iconografia. Atrás da capela estava a *Baixa de Madre de Deus*, o vale onde hoje corre a Av. Anita Garibaldi.

Outro trajeto, menos mencionado, é uma extensão da *Estrada de São Lázaro*, que alcançava capela e outeiro homônimos. Descendo-se, chegava-se pela praia, caminho exíguo em especial na estreita faixa de areia entre a colina (*Outeiro do Canzuarte* em mapa de 1839) e o mar. Servia sobretudo aos moradores das localidades do Rio Vermelho, São Lázaro e Camarão, um pouco mais a oeste.

Figura 4. Trecho da *Planta do accampamento de Pirajá e Itapoan* (1839), de Henrique de Beaupere. Aqui aparecem: o caminho de Brotas; aquele que, da Boa Vista de Brotas entronca com a Estrada da Federação; a Estrada da Federação e o caminho do São Lázaro, percorrendo a beira-mar. Em linhas gerais coincide com o mapa de Carlos Augusto Weyll. O detalhe é que chama de *Rio Vermelho* o que é o *Rio de São Pedro*. Este mapa e o de Weyll dão a entender um caminho sempre à beira-mar, inclusive no atual Morro da Sereia, o que é inverossímil, ao menos dadas as condições atuais; ali há apenas recifes e uma falésia. Seguir por dentro, onde o morro desce, e abriu-se a Av. Oceânica, seria o mais provável, opção que tomamos para os traçados das figuras.



Fonte: Fundação Biblioteca Nacional.

PENSAR FORA DO EIXO

Por enquanto temos duas rotas partindo da atual R. Djalma Dultra: o Caminho Grande (ou uma parte dele), descendo pela R. Waldemar Falcão, e o Caminho do Engenho Velho, pelos bairros que ainda mantêm a toponímia, aparentemente herdeiras da antiga estrada, apartadas pelas transformações urbanas. Um dos dois era a Estrada do Rio Vermelho, tal como mencionada por Vilhena. E uma terceira rota, continuação do acesso ao São Lázaro.

2 A ESTRADA DO RIO VERMELHO E A ESTRADA DOIS DE JULHO

D. Marcos de Noronha e Brito, o 8º Conde dos Arcos que assumiu o comando da Província em outubro de 1810, e em 1812 “abriu a nova estrada do Rio Vermelho pelo de S. Pedro, em cuja obra trabalharão por mais de anno trezentos forçados” (Silva, 1835, p.311), isto é, partindo do Campo Grande. Essa *Estrada do Rio Vermelho* – nome a partir daquele momento aplicado a este caminho – dava menos voltas que as anteriores, exigindo certas obras d’arte, ligando a vila de pescadores à parte sul da cidade.

Segundo o *Almanak da Província da Bahia* “por essa estrada se vai também à S. Lazaro e ao Cemiterio do Campo Santo” (Freire, 1881, p.14). Diz Louis François de Tollenare:

Galgando-se as colinas encontra-se uma estrada soberba, devida aos cuidados do conde dos Arcos, e que liga as encantadoras casas de campo, ornadas de laranjais em cuja folhagem escura se destacam as suas flores róseas e alvas e os seus frutos de ouro; do seio das suas moitas ergue-se elegantemente a árvore amiga dos trópicos, o coqueiro, cuja frondes desgrenhadas se balançam molemente nos ares. (Tollenare, 1956, p.295).

Esse caminho vinha a partir do Canela, por meio de uma passagem sobre o Rio de São Pedro, sempre pelas cumeadas, “galgando-se as colinas”. Um dos problemas era a transposição do rio e a chegada ao cemitério do Campo Santo.

O Campo Santo, inaugurado em 1836, foi instalado ali por ser afastado da cidade, porém relativamente próximo, e acessível pela estrada, em terras da antiga fazenda São Gonçalo. O Cemitério dos Alemães, defronte, foi criado em 1851.

São posteriores à obra do Conde dos Arcos, mas sua existência exigia melhorias no caminho, do contrário os coches funerários não conseguiriam transitar. Os enterros eram um mercado importante, em si mesmos e no transporte do morto. Se a morte era uma festa, também era um negócio (Reis, 1991). Na criação do Campo Santo previa-se o fornecimento dos coches funerários, pagos, com a pompa correspondente ao valor dispendido. A rentabilidade desse modelo de negócio

PENSAR FORA DO EIXO

se complementava com os coches. O êxito empresarial dependia dessa forma de transporte do caixão, inviável se fosse como dantes, sobre os ombros.

O negócio funerário tornou-se depois uma parcela importante das linhas de transporte coletivo, razão dos trajetos atenderem aos cemitérios, sendo um fator de atenção e melhorias neste trecho da estrada. Era tão tentador que uma nova empresa de transportes coletivos, a *Companhia Posta Baiana*, da família Ariani, solicitava do governo provincial em 1859 o monopólio por 30 anos dos serviços de carros mortuários (Sampaio, 2005). Tratava-se dos primeiros intentos de substituir as *gôndolas* – carros altos, puxados por quatro burros, em um dos quais ia o cocheiro, percorrendo as irregulares ruas da cidade (Carvalho, 1940) – por carros puxados por animais e correndo sobre trilhos de ferro. Com a recusa específica daquele monopólio, a iniciativa não prosperou.

De toda sorte, o cemitério exigia obras no seu acesso. Em 1838 ainda não estavam concluídas, com contínuos revezes, “sendo feitas as muralhas de pedra e barro, em conformidade da planta, e orçamento, erão estas imediatamente desmanchadas pelas aguas da chuva” (Falla..., 1839, p.9), com revisão do próprio projeto. Conjecturamos que se tratava de melhoria do trecho da Estrada do Rio Vermelho que partia do Canela ao Campo Santo, em especial a ladeira do Campo Santo. Os problemas decorrentes da erosão não cessaram. Na ata da 2ª sessão ordinária da Câmara Municipal, de 8 de janeiro de 1846, se solicitava providências “melhoramentos” na estrada, em especial na ladeira do Campo Santo, que “offerece difficuldades bem notaveis ao transito publico pelas muitas escavações causadas por effeito das chuvas”³. Documento de 1853 é explícito: “A partir d’esta estrada, entre o rio de S. Pedro e o actual cemitério do Campo Santo, tem por diferentes vezes soffrido successivos melhoramentos” (Falla..., 1853, p.45); com “melhoramentos”, leia-se “reparos”.

Julgo conveniente dizer que os melhoramentos a cargo da comissão tem sido feitos interrompidamente d’esde a encrusilhada de S. Lasaro te a ladeira do Papagaio, entretanto a parte da estrada do Rio Vermelho, comprehendida entre o rio de S. Pedro e a referida encrusilhada, reclama também grandes melhoramentos [...] é forçoso não exitar, e tractar de fazer um melhoramento completo na parte d’ella, que fica entre o rio de S. Pedro e o cemitério, com o qual se concluirá ao mesmo tempo o da estrada do rio de S. Pedro para a Graça, que não foi acabado, e de cuja terra se precisará. (Falla..., 1855, p.11).

As passagens estreitas de uma colina a outra eram suscetíveis à erosão das chuvas, e pontos frágeis do caminho, como ocorria da passagem do Canela até o maciço da Graça; dali para o Campo

³ O GUAYCURU n.149, Quinta-Feira 22 de Janeiro de 1846. Salvador: Typ. do Gaycuru, de D.G. Cabral, à rua do Bispo, n.45, 1846.

PENSAR FORA DO EIXO

Santo; desta para o atual bairro da Federação; e na passagem para o antigo Alto de São Gonçalo. Estas pontes em terra foram destruídas ao longo da abertura das avenidas de vale da cidade ao longo do século XX.

Para lidar com a difícil topografia construíram-se arcos em alvenaria, “numerados” no linguajar geral da cidade: “os arcos da Rua da Valla e os dois do Rio Vermelho (estrada) foram construídos pela Câmara Municipal e inaugurados em 13 de junho de 1853” (Barros, 1934, p.468). O Primeiro Arco estava no Garcia, unindo as atuais Av. Leovigildo Filgueiras e R. Prediliano Pitta, e ainda persiste, coberto por construções informais. O Segundo Arco unia a atual R. Caetano Moura à Av. Cardeal da Silva, demolido em 1969 quando da substituição pelo Viaduto Marechal Mascarenhas de Moraes e abertura da Av. Anita Garibaldi. O Terceiro Arco – nome pouco empregado – era o que unia o Barbalho a Nazaré, demolido em 1967 (Santiago; Cerqueira, 2019).

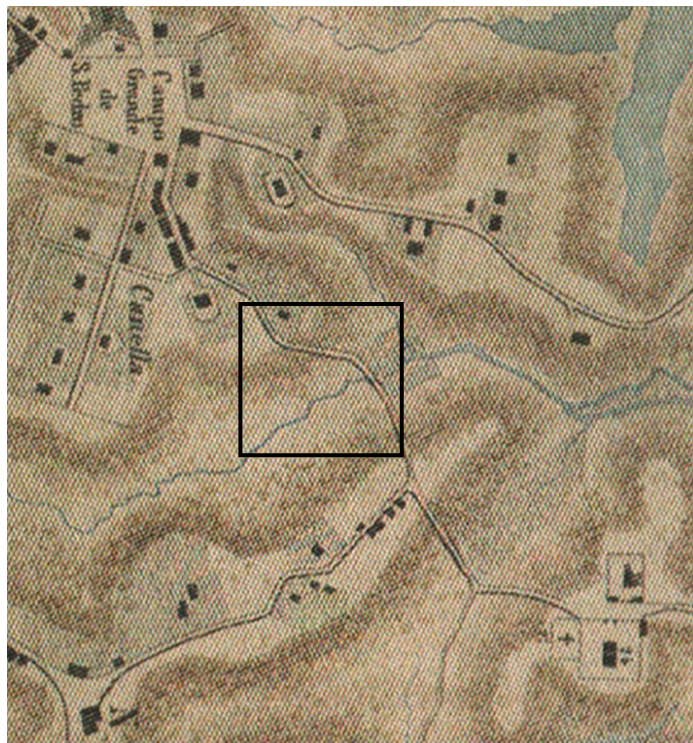
Figura 5. Trecho do *Mappa Topographica da Cidade de S. Salvador e sus Suburbios* (1845), de Carlos Augusto Weyll. Da esquerda para a direita, primeiro temos uma passagem sobre o Rio de São Pedro, onde atualmente corre a Av. Reitor Miguel Calmon (conhecida como Vale do Canela). Depois, outra passagem sobre o vale do do Rio dos Seixos, onde hoje está a Av. Centenário. Em ambos os casos, os viadutos atuais “suspenderam” as passagens da antiga Estrada do Rio Vermelho. A primeira passagem foi seguramente obra humana, dado o curso do Rio de São Pedro. A segunda, não, porque temos duas bacias diferentes, separadas por ligeira elevação. A terceira garganta recebeu o Segundo Arco, e foi destruída para dar passagem à Av. Anita Garibaldi até o Largo Lorde Cochrane. E a quarta, que ligava ao Alto de São Gonçalo/ Papagaio, foi destruída para ligar a mesma Av. Garibaldi com a região do Lucaia. Outras duas gargantas intermediárias se mantiveram, e hoje estão cobertas por edificações, imperceptíveis ao transeunte.



Fonte: Almeida, 2014.

PENSAR FORA DO EIXO

Figura 6. Trecho do *Mappa Topographica da Cidade de S. Salvador e sus Suburbios* (1845), de Carlos Augusto Weyll. Em detalhe, a conexão da Canela a Campo Santo. Na outra cumeada, a chamada *Rua do Rio de São Pedro*, atual R. Euclides da Cunha. Tanto esta planta de Weyll, como a *Planta do accampamento de Pirajá e Itapoan* (1839), de Henrique de Beaurepere, indicam o mesmo caminho, e a existência já da obra do Conde dos Arcos, de 1812, da Estrada do Rio Vermelho.



Fonte: Almeida, 2014.

Se Estrada do Rio Vermelho de 1812 possuía apenas um dos arcos, feito décadas depois – provavelmente a transição entre as duas colinas teria uma declividade maior ou seria um passo mais instável, deslizando com as chuvas torrenciais, antes da obra d’arte – por que Barros assinala dois arcos no percurso? Isso se explica por algo posterior: a criação da conexão por bondes, ligando as duas cumeadas, com o desafio de atravessar o vale do Rio de São Pedro, abaixo, e integrando o Primeiro Arco ao seu trajeto, como veremos.

PENSAR FORA DO EIXO

Figura 7. *Route de Rio-vermeillo (1836-9), de Vistas, usos e costumes do Brasil (Pernambuco, Bahia e Rio de Janeiro) e da Ilha de Ténériffe.* Ilustração da Estrada do Rio Vermelho.



Fonte: Fundação Biblioteca Nacional.

Figura 8. *Cabane de negre jus la route de Rio-V° (1836-9), de Vistas, usos e costumes do Brasil (Pernambuco, Bahia e Rio de Janeiro) e da Ilha de Ténériffe.* Ilustração da Estrada do Rio Vermelho.



Fonte: Fundação Biblioteca Nacional.

PENSAR FORA DO EIXO

Figura 9. Trecho do *Mappa Topographica da Cidade de S. Salvador e sus Suburbios* (1845), de Carlos Augusto Weyll. Os antigos caminhos ao Rio Vermelho estão marcados em vermelho, antes do advento do bonde.



Fonte: Almeida, 2014.

Um novo percurso foi a *Estrada Dois de Julho*, já mencionada antes, e aberta em 9 de fevereiro de 1859, “que pelas margens do Dique e do Rio da Lucaia” levava ao Rio Vermelho (Amaral, 1922, p.61). Não parece ter tido grande acolhida nos seus primeiros anos. Em 1866 se estava limpando o mato que cobria a estrada, e passava por obras como aterros nos lugares alagadiços com alargamento de lugares apertados e íngremes (Relatório..., 1866). Muito da dificuldade residia na margem do Dique, estreita no sopé da colina do atual Engenho Velho de Brotas, e então com bordas mais sinuosas. A obra em geral fora aparentemente cara e mal executada, incluindo a drenagem, que seria refeita em futuro próximo: “depois de peripécias várias, ficou abandonada por mais de um

PENSAR FORA DO EIXO

ano, na estrada Dois de Julho, defronte do Cortume do Joaquim dos Couros, sítio hoje conhecido por Muriçoca” (Campos, 1930, p.477).

Esta estrada dista em quatro décadas da obra do Conde dos Arcos, e corresponde a outro momento. A Estrada do Rio Vermelho “consolida” um acesso melhor para um povoado importante para a cidade. A Estrada Dois de Julho, contudo, parece situar-se na ascensão do Rio Vermelho como estância de veraneio. E também corresponderia a um desejo de urbanizar o Dique, contorná-lo e incorporá-lo à cidade –esse espelho d’água, muito maior do que hoje em dia, constituía a borda oriental de todo o núcleo urbano original. Porém a Estrada Dois de Julho ainda estava dentro do quadro de uma locomoção mais lenta.

3 AS LINHAS FÉRREAS E A DISPUTA PELO RIO VERMELHO

Na segunda metade do século XIX, Salvador assiste à modernização do transporte coletivo, então ainda muito precário, e o início de sua “mecanização”, com vagões, puxados a burro, sobre trilhos de ferro e com locomotivas a vapor em alguns pontos críticos. Exigindo, por sua vez, a regularização das ruas, em termos de largura, e de nivelamento ou declividades suaves e constantes para a instalação dos trilhos. Esse processo se dá em um regime fortemente concorrencial de empresas particulares, com suas linhas exclusivas, e a procura por atender a um público solvente, revelando, mas também induzindo, à ocupação de lugares antes distantes. Em Salvador, isso seria mais marcado na Península de Itapagipe, a norte, e, a sul, nos arrabaldes da Barra e do Rio Vermelho.

Data de 1869 a primeira linha inaugurada pela companhia *Veículos Econômicos*, que ligava o centro portuário da Cidade Baixa até a Península de Itapagipe, primeiro ao Bonfim, depois à Ribeira.

Em outro sentido, e a segunda a entrar em operação, estava a companhia *Transportes Urbanos*, que inaugurou no final de 1870 a linha que ia da Piedade à Graça. Estendeu, nos anos seguintes, rumo a norte, até a Praça do Palácio, e mesmo ao porto, por meio do Elevador Hidráulico (hoje, Elevador Lacerda, nome do fundador da companhia, Antônio de Lacerda); e para o sul ao Porto da Barra, e depois ao Farol. O sentido geral era o de conectar o centro da cidade com arrabaldes distantes – de preferência aqueles do sul (Campo Grande, Vitória, Barra) e da Península de Itapagipe, onde o público solvente era maior

PENSAR FORA DO EIXO

Em 1871 entrava em operação a primeira linha da *Trilhos Centrais*, a partir da Rua da Valla (atual Av. J. J. Seabra/ Baixa dos Sapateiros), que servia como tronco donde partiam ramais, atendendo o enorme cinturão a leste da cidade. A partir dele lançou um ramal ambicioso até Itapagipe, competindo com a Veículos Econômicos; e divergindo do Largo das Sete Portas sairia seu ramal até o Rio Vermelho.

Nesse processo, houve singular disputa pelo privilégio de alcançar o Rio Vermelho, acedido por duas linhas quase que simultaneamente. Uma da Transportes Urbanos. Outra da Trilhos Centrais. As novas linhas férreas se fariam a partir dos dois caminhos realizados no Oitocentos, a Estrada do Rio Vermelho e a Dois de Julho. A Transportes Urbanos corria pela chamada *Rio Vermelho de Cima*, pelas cumeadas, e aproveitando trechos da primeira. A linha instalada pela Trilhos Centrais era a *Rio Vermelho de Baixo*, seguindo pela segunda.

Em 1867, houve ofício do Barão do Rio Vermelho, então Presidente da Câmara Municipal, ao Presidente da Província, reclamando da ligação ao Rio Vermelho, com quase todos os proprietários oferecendo gratuitamente os terrenos por onde passaria a estrada (Sampaio, 2005). A benfeitoria implicava em uma valorização maior que a estreita faixa de terra perdida.

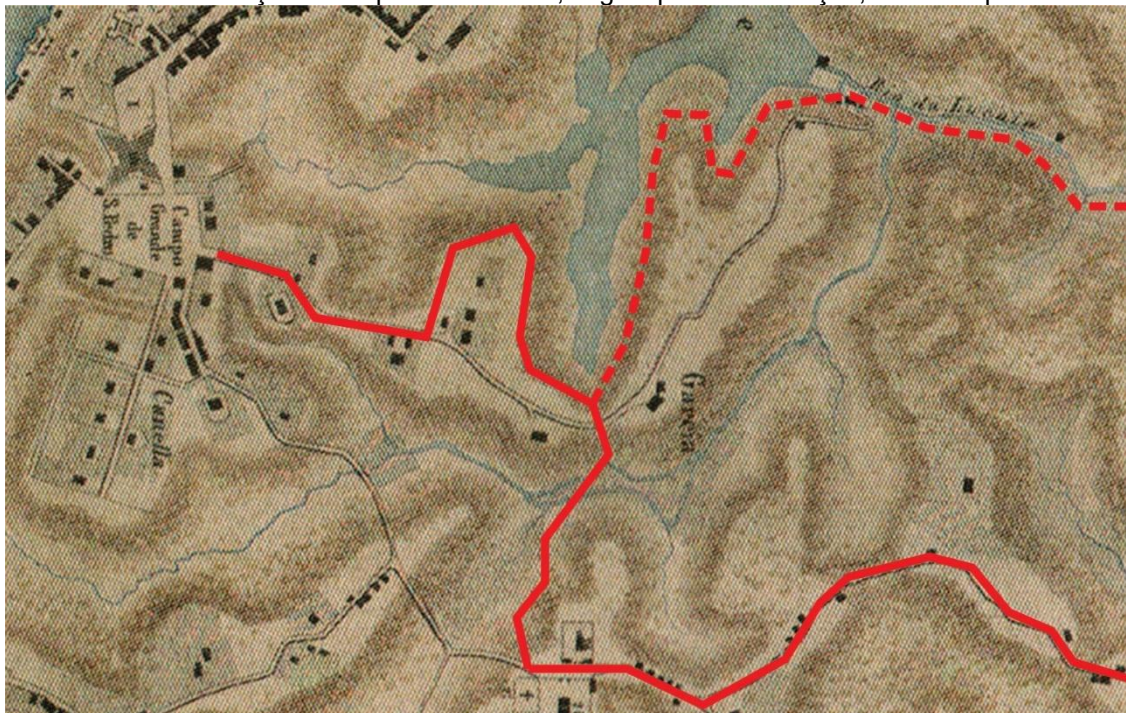
Quem primeiro teve a concessão foi a Transportes Urbanos, dada a Antônio de Lacerda em 12 de junho de 1872 “para o ajardinamento das margens do Dique, sua canalização e o estabelecimento de uma linha férrea que ligue a cidade com a povoação do Rio-vermelho” (Relatório..., 1873, p.21).⁴ Propunha aproveitar a linha que já possuía, da Praça do Palácio à Graça, para partir um novo ramal do Campo Grande rumo ao povoado. Os termos do Governo Provincial são importantes, ao esperar-se induzir o empresário a urbanizar o Dique do Tororó. Saindo do Campo Grande, os trilhos teriam de descer por via de meia encosta, tal como a ladeira da Curva Grande. Porém Lacerda escolheu outro trajeto e evadiu-se do que era um objetivo primordial do governo.

Ele solicitou aporte dos cofres provinciais para “aterros indispensáveis entre a estrada do Garcia e a ladeira do Quebra-bunda”, anunciando que faria “ramal para o cemitério do Campo-santo” (Relatório..., 1873, p.21), que se tornou a linha principal, escamoteando a urbanização pretendida pelo governo. Esse outro caminho seguia pelas cumeadas da atual Federação, atendendo ao cemitério, fonte de renda importante.

⁴ Carlos Alberto de Carvalho (1940, p.19) credita à iniciativa de um indivíduo em específico a realização da linha, ao Comendador Theodoro Teixeira Gomes, cônsul da Dinamarca.

PENSAR FORA DO EIXO

Figura 10. Percursos da Rio Vermelho de Cima a partir de trecho do *Mappa Topographica da Cidade de S. Salvador e sus Suburbios* (1845), de Carlos Augusto Weyll. Tracejado, o possível percurso a atender à vontade estatal da urbanização do Dique. No entanto, seguiu por outra direção, marcado pela linha cheia.



Fonte: Almeida, 2014.

Também se apelou a uma locomotiva para puxar o bonde, a partir do Campo Grande (Relatório..., 1877, p.91). Disse Carvalho que eram em número de quatro, com carros abertos lateralmente, tais quais os bondes (Carvalho, 1940, p.19). De toda forma, em vez de seguir rumo ao Dique, conectou com o Campo Santo e daí aproveitou a anterior Estrada do Rio Vermelho.

O percurso da Rio Vermelho de Cima não está isento de problemas historiográficos em sua reconstituição, e precisaremos parar para elucidar esse percurso.

Cybèle Santiago e Karina Fadigas Cerqueira apresentam duas hipóteses diferentes para a Rio Vermelho de Cima, uma sobre a operação do sistema, outra sobre o trajeto.

A hipótese sobre a operação é de que os bondes a burro não alcançaram a região da Av. Cardeal da Silva, dadas as declividades. Este trajeto inicial da Rio Vermelho de Cima era percorrido, ao menos nesse trecho, por locomotivas. A hipótese sobre o trajeto diz respeito à conexão entre a Estrada da Garcia e o Alto de São Gonçalo.

Os bondes a burro ou elétricos, entretanto, nunca trafegaram pelo percurso da atual Avenida Cardeal da Silva; alguns dos bondes da Federação iam apenas até o

PENSAR FORA DO EIXO

Cemitério do Campo Santo, enquanto outros ainda tinham o seu ponto final praticamente no local onde hoje está o acesso ao estacionamento da Faculdade de Arquitetura da UFBA, quase no final da Rua Caetano Moura, dali retornando pelo mesmo trilho. Já os do Rio Vermelho também por ali não passavam.

As pendências das ladeiras existentes nas extremidades do 2º Arco eram muito acentuadas, tanto no lado da atual Rua Caetano Moura, quanto da Avenida Cardeal da Silva. (Santiago; Cerqueira, 2019, p.35)

A descida do Garcia seria pela parte inferior do Primeiro Arco, por onde passaria a *Máquina do Rio Vermelho*, a locomotiva. Acreditam que volta à cumeada pela Ladeira do Quebra-Bunda, que identificam a partir do depoimento de Dona Sizininha Simões, antiga moradora, sobre ladeira que um dia houve próximo ao Terreiro do Gantois. Daí a locomotiva e os vagões puxados seguiriam para o Alto de São Gonçalo e, imagina-se, no sentido contrário, ao Cemitério do Campo Santo.

Figura 11. Trecho do *Mappa Topographica da Cidade de S. Salvador e sus Suburbios* (1845), de Carlos Augusto Weyll. Este seria o percurso proposto para o primeiro trajeto da Rio Vermelho de Cima por Cybèle Santiago e Karina Cerqueira: A – o trecho que as autoras identificam como a Ladeira do Quebra-Bunda; B – o trajeto possível a partir da Rua do Trilho, omitido como hipótese de acesso ao Campo Santo, e C – o caminho pela R. Caetano Moura, que foi negado pelas autoras, dada a declividade de sua ladeira. Um dos dois precisaria ser o percurso para o cemitério (o retângulo vermelho), uma das razões de ser do bonde, que não foram apontados.



Fonte: Almeida, 2014.

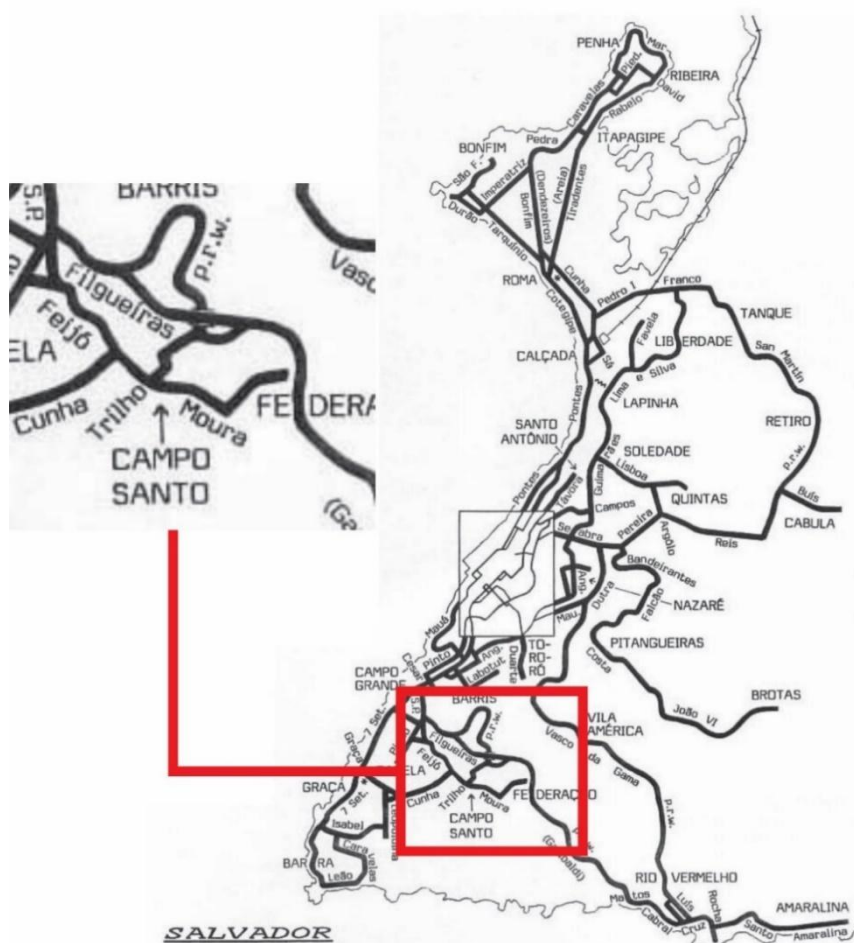
A hipótese apresenta vários problemas. O primeiro é que não se indica a passagem do Primeiro Arco para o vale abaixo. Tampouco indica como se chegava ao cemitério do Campo Santo, dando a entender que seria por meio da Ladeira do Quebra-Bunda (na localização que indicam),

PENSAR FORA DO EIXO

forçosamente por locomotiva. O percurso pelo vale imediatamente abaixo também não é equacionado.

Defendemos que a chegada ao Campo Santo a partir da Estrada do Garcia se deu: a) pela Ladeira da Curva Grande, b) passando sob o Primeiro Arco, c) atravessando a seguir um aterro chamado Rua do Trilho (rua antiga que ainda hoje existe, e com esse mesmo nome), d) que, por sua vez, corria sobre o Rio de São Pedro, e) daí até a Ladeira do Campo Santo.

Figura 12. Linhas de bonde de Salvador. Aqui vemos como ainda operava os arranjos viários que apontamos. A descida pela Ladeira da Curva Grande, formando aquela grande alça e passando sob o Primeiro Arco. Convivia com o arranjo posterior dos bondes, que descia pela meia-encosta, na atual R. Padre Domingos de Brito, partindo da parte superior do Primeiro Arco, como ocorre atualmente com os automóveis. A travessia do vale do rio de São Pedro com o nome “Trilho”, e o entroncamento dessa rota antiga com a nova (“Garibaldi”).



Fonte: Edição do autor a partir de mapa de Allen Morrison (1989).

PENSAR FORA DO EIXO

Daí continuaria até o Alto de São Gonçalo, sobre o Segundo Arco, chegando até o outeiro, onde não poderia alcançar as cotas mais baixas. Sendo o Cemitério do Campo Santo uma demanda importante, e rentável, manteve-se a linha anterior, por meio da Rua do Trilho. O mapa de Allen Morrison (1989), mostrando as linhas já consolidadas de bondes elétricos, nos mostra a persistência de alguns elementos: a descida pela Ladeira da Curva Grande; com a passagem em desnível pelo arco; com a travessia do vale pelo trecho chamado *Trilho* e chegando no Cemitério do Campo Santo. Praticamente confirma nossa hipótese.

Todo este braço longo e curvo da Ladeira da Curva Grande, como sua passagem sob o arco e sobre o Rio de São Pedro, acesso fundamental ao Cemitério do Campo Santo, torna-se incompreensível na hipótese de Santiago e Cerqueira.

Nesta hipótese, o Primeiro e o Segundo Arco se tornam parte de uma mesma estrada, a Rio Vermelho de Cima. Nesse primeiro momento, passando por baixo do Primeiro (o nível superior era o acesso ao Garcia) e por cima do Segundo.

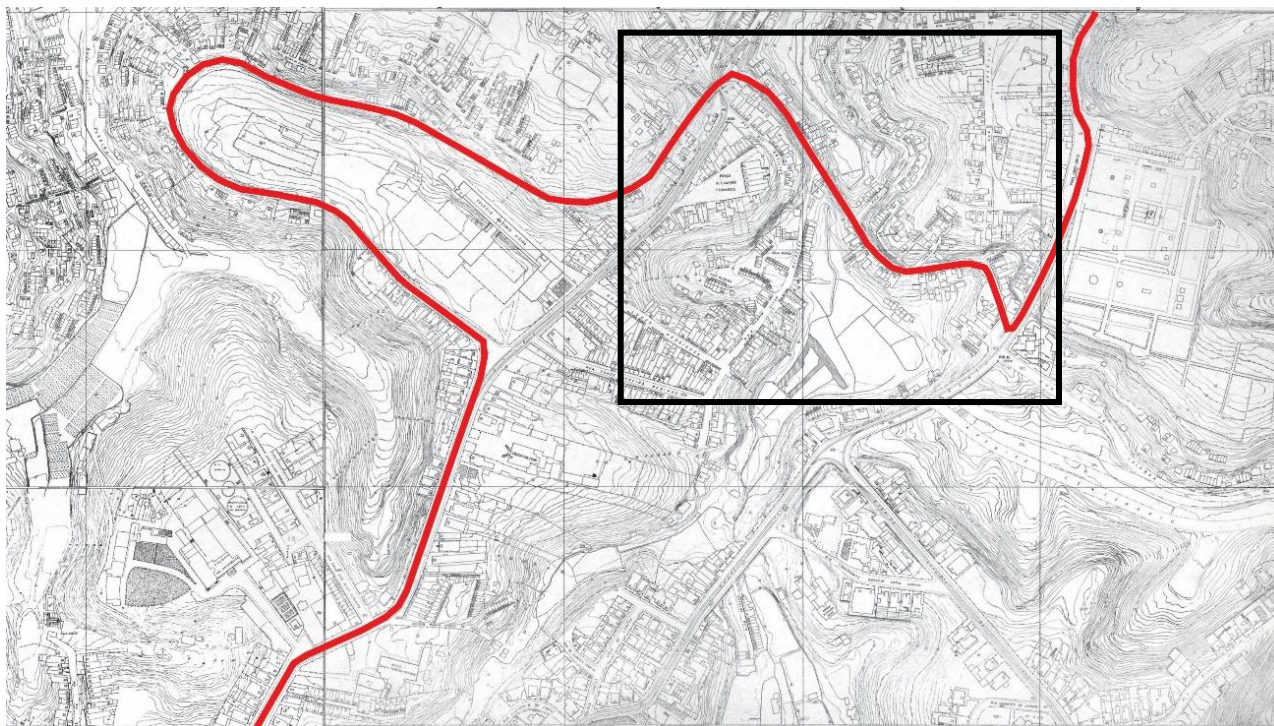
Figura 13. Trecho do *Mappa Topographica da Cidade de S. Salvador e sus Suburbios* (1845), de Carlos Augusto Weyll. Este é o percurso defendido aqui.



Fonte: Almeida, 2014.

PENSAR FORA DO EIXO

Figura 14. Percurso da Rio Vermelho de Cima. Estas plantas mostram o trajeto posterior ao arranjo da nova estrada do Rio Vermelho de Cima, descendo por via de meia-encosta rumo ao fundo do vale do Rio de São Pedro. No primeiro traçado da Rio Vermelho de Cima, ela desceria pela Ladeira da Curva Grande e passaria por um arco rumo à Rua do Trilho e o Campo Santo.



Fonte: Edição do autor a partir do *Atlas Parcial da Cidade do Salvador* (1956).

A Rua do Trilho era toda a extensão que ia do Primeiro Arco até a ladeira do Campo Santo. Com a abertura da Av. Reitor Miguel Calmon, desfez-se o aterro da Rua do Trilho sobre o Rio de São Pedro, restando apenas um trecho da via nas imediações do cemitério, que manteve o nome. Outra característica do mapa é que não há nenhum indício de pista que da Rua do Trilho seguisse pelas margens do rio. Para a hipótese de Santiago e Cerqueira, restaria apenas que a atual R. Padre Domingos de Brito (antiga Rua Garibaldi) fosse construída naquele momento. Via de meia encosta que desce suavemente em uma extensão de cerca de 500 metros, não encontramos menção de sua construção – tão longa e custosa – naquele período.

Um trabalho de 1952 confirma nossa hipótese sobre a Rua do Trilho.

RUA DO TRILHO – Uma estrada que, ainda agora, não chega a ser uma rua porque não tem abaulamento, nem sargêtas, nem calçamento, nem alinhamento, nem meios-fios, nem passeios, nem nada que caracterise uma rua urbana – um simples caminho passa – por baixo do 1º Arco na estrada do Rio Vermelho de cima. É a Rua do Trilho, que não tem trilhos. Teve-os, no último quartel do século passado. Por ali era a “Estrada de Ferro do Rio Vermelho”, que saía do Campo Grande e ia até o Alto do Papagaio. A locomotiva puxava um carro de passageiros, do tipo dos nossos

PENSAR FORA DO EIXO

antigos bondinhos de burro. A esse conjunto o povo chamava a “máquina do Rio Vermelho”. (Os Nomes..., 1952, p.488).

Figura 15. Detalhe do percurso da Rio Vermelho de Cima. Aqui vemos com mais detalhes estas obras d’arte. No canto superior esquerdo, a passagem por baixo do antigo caminho ao Garcia, hoje repleta de construções informais de ambos os lados. Quase no centro do desenho, o caminho aterrado que perfazia o conjunto da Rua do Trilho. O rio ainda corria, passando por baixo dessa estrada. A Rua do Trilho entroncava, como ainda faz nesse trecho, com a Ladeira do Campo Santo. Nos anos 1940, já não possuía trilhos; os trilhos desciam por outra ladeira, mais suave, já chamada na época de *Rua Garibaldi* (hoje R. Padre Domingos de Brito) que era a nova Rio Vermelho de Cima, da qual falaremos adiante.



Fonte: Edição do autor a partir do *Atlas Parcial da Cidade do Salvador* (1956).

Nesse momento a Rua do Trilho ainda existia em sua inteireza. Já sem os trilhos, ou talvez soterrados por capas de asfalto, como é usual. E servia como caminho *para o Rio Vermelho*, correndo sob o Primeiro Arco.

A declividade acentuada que as autoras apontam era um problema real. Seria um dos motivos do apelo para uma locomotiva, além da maior dispersão das moradias, dado o ruído que fazia e os seus problemas no tempo de frenagem. Das ladeiras, a mais acentuada é a da R. Caetano Moura,

PENSAR FORA DO EIXO

bordejando a atual Faculdade de Arquitetura da UFBA. A hipótese de Santiago e Cerqueiro apenas conseguiria “eliminar” esse problema – o da subida dessa ladeira – caso cobrisse a contento o acesso ao Campo Santo pela Rua do Trilho e a ponte formada por aterro no rio de São Pedro, e apontada no Atlas Parcial, o que não ocorre na obra.

Um outro ponto está na *Ladeira do Quebra-Bunda*, repetidamente mencionada, inclusive para as obras da Rio Vermelho do Cima (Relatório..., 1873). Onde estava?

No *Relatorio Geral das Obras Dirigidas pelo Engenheiro Doutor Francisco Pereira de Aguiar no anno de 1855*, este escreve: “a Estrada do Rio Vermelho exige ainda grandes melhoramentos, máxime nas ladeiras do Quebra Bunda e do Papagaio” (Falla..., 1856, p.8). A Ladeira do Quebra-Bundas precisa ser uma continuidade na Estrada do Rio Vermelho, e no trajeto vigente em 1855, antes mesmo das linhas de bonde. Acreditamos – o que se acomodaria ao depoimento de Dona Sizininha Simões – é que não fosse a pequena e hoje extinta ladeira à meia-encosta que Santiago e Cerqueira indicam, mas a própria ladeira da R. Caetano Moura até o Segundo Arco.

Nosso principal fiador é documento de época onde se descreve o segundo trajeto que a Rio Vermelho de Cima teve, e que explicaremos adiante, saindo “do grande aterro do Garcia, atravessando por um túnel a ladeira denominada Quebra-bunda e seguindo pela baixa de Madre Deus pelo lado do mar até o povoado da Mariquita”.⁵ O túnel seria o do Segundo Arco (chamado aqui de “ladeira do Quebra-Bunda”) e a Baixa da Madre de Deus, o vale da Av. Garibaldi como dito. A descrição desse trajeto por inteiro seria desnecessária caso ele partisse *ex novo* somente da região do Largo Lorde Cochrane (salvo que por “grande aterro” entendesse essa área, o que faz pouco sentido); justifica-se somente se for um novo por inteiro.

Por último, a própria toponímia, de origem popular e incorporada nos documentos públicos: se ao Segundo Arco convergiam três ladeiras (duas ascendentes, outra que descia ao vale abaixo), qual seria a responsável pelo maior número de quedas? Seguramente a de maior declividade...

Confirmando que a linha alcançava o Alto do Papagaio/ Alto de São Gonçalo: “A linha começava no Campo Grande, defrontando o solar do Dr. Pacífico Pereira e terminava, primitivamente, no ‘Alto do Papagaio’ do Rio Vermelho, subindo o Segundo – arco.” (Carvalho, 1940, p.19).

⁵ Arquivo Coelba, T. 18.5.5/ 1887.08.04 (apud Sampaio, 2005).

PENSAR FORA DO EIXO

Se em março de 1875 a linha ainda estava em construção (Relatório..., 1875, p.38), em fevereiro de 1877 já funcionava (Relatório..., 1877).

Resolvidos estes pontos sobre o itinerário da Rio Vermelho de Cima, vejamos a Rio Vermelho de Baixo.

Se a Transportes Urbanos evadiu à intenção provincial de urbanizar o Dique, a Trilhos Centrais aceitou o desafio, partindo o ramal das Sete Portas rumo ao Rio Vermelho. Em 1872 já havia trilhos nas imediações da Fonte Nova, com os quais atendia a Nazaré. Contornava o Dique do Tororó pela sua margem oriental e seguia pela Estrada Dois de Julho. Disputava o que era a “bella povoação do Rio Vermelho [...] subúrbio este muito procurado na estação calmosa e na festa, e onde a população vai crescendo” (Falla..., 1872, p.102). Este é o motivo principal para tantos transtornos nas linhas de bonde.

A Trilhos Centrais passou por solavancos nas permissões, enquanto Lacerda, sem obstáculo legal algum, seguia suas obras.⁶ Por fim fora aprovado contrato com os empresários da Trilhos Centrais, Rafael Ariani e Castro Rebello (Relatório..., 1875). Ainda por concluir-se em 1876, pôs-se a funcionar provisoriamente até o Largo de Sant’Anna, onde se estava rebaixando o solo em torno da capela (Relatório..., 1876). Assumia-se francamente em 1881 que a linha do Rio Vermelho “deve ser prolongada até o lugar denominado Mariquita” (Relatório..., 1881), objetivo e vantagem dessa linha, o que não podemos perder de vista.

Aconteceu uma corrida ao Rio Vermelho, as duas companhias tentando alcançá-lo primeiro, cada qual entendendo que lhe cabia o privilégio da linha. A disputa era problemática para o Governo Provincial, pela despesa que lhe acarretava (Relatório..., 1875). Para este, a iniciativa da Trilhos Centrais correspondia a uma urbanização mais racional, conectando e articulando uma vasta região da cidade, e melhorando-a. Era

[...] incontestável que o ramal pretendido por Castro Rebello e Arianis é de summa utilidade e talvez de melhor conveniencia para o publico, por isso que vem entroncar-se na grande linha da Rua da Valla, sem duvida alguma a primeira artéria d’esta Capital, mormente depois que foi projectada pelos emprezarios levar até o engenho da Conceição, nas proximidades da via férrea do S. Francisco, a

⁶ Carlos Alberto de Carvalho afirmava ter sido inaugurada por inteiro em 1º de junho de 1871, o que não confere com a documentação (Carvalho, 1940). No sentido oposto, Mário Tarquínio afirmava que a concessão fora dada em 20 de julho de 1873 para “assentar uma linha férrea da Ladeira da Fonte das Pedras ao Rio Vermelho” (Tarquínio, 1934, p.499), o que é verossímil. Sampaio (2005) confirma a data.

PENSAR FORA DO EIXO

construção de trilhos em prolongamento dos já por elles explorados. (Falla..., 1874, p.169).

Ademais, a Trilhos Centrais possuía uma vantagem: chegava às cotas costeiras do Rio Vermelho: Paciência, o entorno da Igreja de Sant'anna e Mariquita. No entanto, parecia que a Transportes Urbanos saía-se melhor. Isto é crucial para a compreensão do que viria a seguir.

A Trilhos Centrais se queixava da concorrência no Rio Vermelho da “Machina do Campo Grande” (isto é, da Máquina do Rio Vermelho), que ia a 200 réis, enquanto seus bondes faziam pela linha de Baixo a 3 tostões (Carvalho, 1940)⁷ – como cada tostão valia 80 réis, temos que a diferença era entre uma passagem de 200 réis, e outra de 240, 20% a mais. Por outro lado, em 1881, relatório afirmava que “não tem sido [...] lisongeiro o estado financeiro” (Relatório..., 1881, p.61) da Trilhos Centrais. Ademais, os documentos provinciais mostravam uma expansão dos usuários da linha da Transportes Urbanos. Vencia a Rio Vermelho de Cima.

Em 1878, de um total 1.607.477 passageiros em um ano da Transportes Urbanos: 593.276 na central, da Graça à Praça do Palácio; 75.599 na suburbana, do Campo Grande ao Rio Vermelho (Falla..., 1879). Façamos um exercício grosseiro, imaginando que tais deslocamentos se refiram a uma mesma rotina, ignorando, por exemplo, as diferenças devido ao período laboral e sua contraparte, o veraneio.⁸ Da mesma maneira, a linha do Rio Vermelho partia de uma das paradas da linha Graça/ Praça do Palácio, sendo esta necessária para partir do centro da cidade até o Rio Vermelho, em uma baldeação no Campo Grande. Se ignorarmos, em um cálculo grosseiro, os moradores do Campo Grande e adjacências imediatas, temos que cerca de 12% dos usuários que pegavam a linha principal da Praça do Palácio à Graça (em um sentido ou outro, vindo do centro ou da Graça) partiam para o Rio Vermelho.

A linha do Rio Vermelho tem número expressivo, se comparamos ainda com a Barra, com 96.890 passageiros, embora fosse mais distante, em 1878. Em 1879 temos 604.075 na linha da Praça do Palácio à Graça; 118.781 na linha da Barra; 84.061 na linha do Rio Vermelho (Falla..., 1880). Esta comparação entre Barra e Rio Vermelho é fundamental porque em 1882, para a linha da Praça de

⁷ Ele escreveu no original que foi a Veículos Econômicos. Seguramente foi um erro: a Veículos não tinha linha para o Rio Vermelho e essa, que segue por “Baixo”, é a da Trilhos Centrais. O que faria sentido, já que a linha da Transportes Urbanos empregava locomotivas.

⁸ Os “passageiros” são “viagens”. Não está claro, porém, se computam as viagens *pagas*, ou as viagens totais, que incluem as várias gratuidades. Para fins contábeis, importam as primeiras. Para fins de publicidade do êxito do empreendimento, as segundas.

PENSAR FORA DO EIXO

Palácio à Graça, 588.895 passageiros, uma queda em relação ao registro anterior, enquanto pela linha a Barra viajaram com 99.240 passageiros; e do Rio Vermelho, 113.107, mostrando um *boom* expressivo, talvez a mudança para a condição de primeira residência, ou talvez o peso crescente de suas festas (Falla..., 1883). Era uma linha cuja demanda crescia.

A Transportes Urbanos tinha a vantagem do preço da passagem e de partir dos bairros que prosperavam. Ao contrário da Trilhos Centrais, que recolhia um público de localidades que perdiam seu prestígio e seus residentes mais ricos, com passagem mais cara.

Em 1887 a Transportes Urbanos iniciou a mudança do percurso. Do Garcia descia um ramal até o vale do Rio de São Pedro, e dali seguia, sob o Segundo Arco, pela Baixa da Madre de Deus (Av. Garibaldi) até chegar à Praia da Paciência – a foz antiga do rio que corria por tal vale. A descida do Garcia para o Rio de São Pedro em algum momento passou a ser feita pela via de meia encosta mais suave, feita para tanto, chamada R. Padre Domingos de Britto. Se o primeiro modo de descer se fazia pela Ladeira da Curva Grande e passando sob o Primeiro Arco, este novo caminho seguia sobre o arco, e daí pegava aquela outra via de meia-encosta. A permissão para renovação da linha urbana com a nova diretriz da linha estava condicionada a:

[...] de modo algum elevar o preço das passagens para o Rio Vermelho, a pretexto de estender a linha com o novo traçado até o povoado da Mariquita, o que entretanto é de incontestável vantagem para o publico. (Falla..., 1887, p.174).

A questão é: por quê se fez uma mudança tão radical, praticamente um outro percurso, aproveitando somente um curto pedaço na saída do Campo Grande, pela Av. Leovigildo Filgueiras?

Santiago e Cerqueira (2019) conjecturam uma razão puramente técnica: o desgaste do equipamento, e subsequente custo com manutenção, com as sucessivas ladeiras a vencer, nas ladeiras do Segundo Arco, além dos acidentes de percurso que seguramente ali ocorreriam. Por certo isso contou. Entretanto, o que nos parece fundamental é que, com a segunda Rio Vermelho de Cima (“de Cima” apenas por inércia do nome, sem refletir a realidade topográfica), a companhia alcançava agora o nível do mar. E com isso atendia melhor aos moradores de Sant’Anna, e podia expandir-se para a Mariquita, atravessando o rio Lucaia na sua foz.

Em 2 de Dezembro de 1888, abriu-se ao tráfego a nova linha do Rio Vermelho, até a proximidade da ponte da Mariquita (Relatório..., 1889). Consuelo Novais Sampaio (2005) interpreta que a área atendida pelo ramal do Rio Vermelho estaria em franca expansão, inclusive por uma população de menor renda. Não é uma hipótese a se descartar, por conta do crescimento da Mariquita e, depois,

PENSAR FORA DO EIXO

do vasto terreno ganho com o desvio e canalização do rio Lucaia, em 1883, em novo trajeto que entroncasse com o rio Camurugi. Porém é preciso destacar que esta população foi ocupando mais as margens e os caminhos, como na Estrada do Rio Vermelho e ao longo da Estrada Dois de Julho. Para este Rio Vermelho a passagem na linha da Transportes Urbanos saía mais barata que a de sua concorrente. No entanto, se eram os habitantes de menor poder aquisitivo em sua expansão que fariam a diferença no rendimento final, porque a companhia optou por mudar seu trajeto, retirando-a da cumeada em franca ocupação, com núcleos mais pobres próximos, como o Engenho Velho, deslocando-a para um fundo de vale então vazio? Acreditamos que o que se tinha em vista era *outra* clientela, que estava literalmente à beira-mar.

A Estrada do Rio Vermelho era um caminho mais consolidado, com ocupação em ambos os lados, e algumas capelas ao longo do percurso. Porém não era de um público que interessava à companhia. Por outro lado, o Rio Vermelho era, sim, uma clientela real, que precisava atender, vencendo a concorrência. Justificava lançar uma linha quase que inteiramente correndo pelo fundo de dois vales, sem nenhuma ocupação significativa na época.

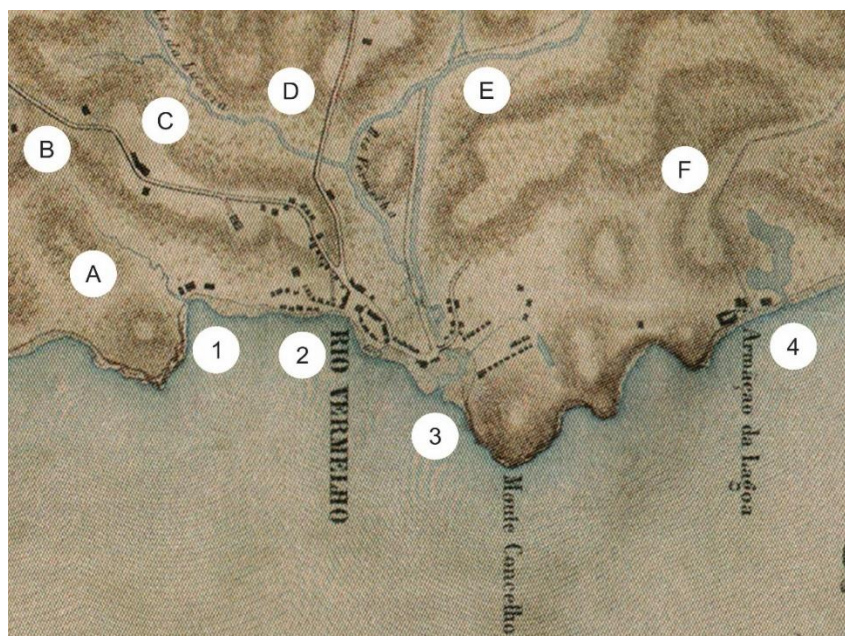
Figura 16. Caminho ao Rio Vermelho (1902), da Campagne Duguay-Trouin. No começo do século XX, ainda absolutamente rural, com casas de pau-a-pique ao longo do caminho.



Fonte: Acervo digital do autor.

PENSAR FORA DO EIXO

Figura 17. Trecho do *Mappa Topographica da Cidade de S. Salvador e sus Suburbios* (1845), de Carlos Augusto Weyll. Em ordem, da esquerda para a direita: 1) a praia da Paciência, foz de pequeno rio, com algumas construções, 2) a principal localidade do Rio Vermelho, Sant'Anna, em torno do largo e igreja da santa; notar as casas no Alto de São Gonçalo/ Papagaio; 3) a foz do rio Lucaia, o chamado porto da Mariquita, com ocupação dos dois lados do rio, e fileiras de casas nas atuais ruas Oswaldo Cruz e Odilon Santos, e 4) a antiga Armação da Lagoa, o núcleo em torno do qual se formaram os bairros de Amaralina e Nordeste de Amaralina. Em ordem alfabética, da esquerda para a direita, os caminhos de acesso da época e posteriores: A) a Baixa da Madre de Deus, fundo de vale pela qual correria a segunda Rio Vermelho de Cima, B) pelas cotas mais altas, a Estrada do Rio Vermelho do Conde dos Arcos, e primeira Rio Vermelho de Cima, cuja descida para o Largo de Sant'Anna (a Ladeira do Papagaio, hoje o começo da Av. Cardeal da Silva) dificilmente serviria para a descida dos bondes. C) o rio Lucaia, em cuja margem correria a Estrada Dois de Julho, executada depois da data deste mapa; D) o antigo caminho por Brotas, descendo pela R. Waldemar Falcão, igualmente íngreme; E) a então planejada canalização dos rios Camurugipe e Lucaia, com subsequente caminho bordejando por sua margem; o traçado retilíneo dos rios aqui é meramente indicação de uma intenção, um projeto, e não uma realidade no momento, e F) o caminho, por cumeadas, e passando o rio Camurugipe por ponte/ pontilhão entre a Ladeira da Cruz da Redenção e a atual R. Onze de Novembro, que alcançava a Armação da Lagoa. O mapa não indica caminho da Mariquita até lá, embora na prática houvesse, correndo por trás dos costões rochosos do Morro (aí Monte) do Conselho e do Monte do Menino Jesus. Os acessos pelos vales são posteriores, e permitem uma integração mais eficiente com as localidades litorâneas.



Fonte: Almeida, 2014.

Por isso a Transportes Urbanos manteve o braço que atendia ao Campo Santo: com a Ladeira da Curva Grande e a Rua do Trilho. Por ser um público importante, uma fonte de renda fundamental para as companhias de transporte urbano.⁹

⁹ Permaneceria o braço que atendia a Federação, entre o Segundo Arco e o Alto do Papagaio? Pelo mapa de Allen Morrison, não. No entanto, vemos menção a essa linha, já na era dos bondes elétricos. Geraldo da

PENSAR FORA DO EIXO

Figura 18. *Caminho do Rio Vermelho – Mata Escura – Bahia*, cartão-postal da Catilina, de 1928, da Coleção Ewald Hackler. Esta estrada, apesar de correr pelo fundo de um vale, manteve o nome de Rio Vermelho de Cima. Vianna (2004) assinala que se trata da Rio Vermelho de Cima. Estes já são os bondes elétricos.



Fonte: Vianna, 2004.

A linha da Transportes Urbanos partia do lugar “certo”, mas chegava ao “errado”; a da Trilhos Centrais, ao contrário, bem que chegava ao lugar “certo”, mas saía do lugar “errado”. Era a região do Campo Grande que estava em ascensão econômica e social, e não o centro da cidade.

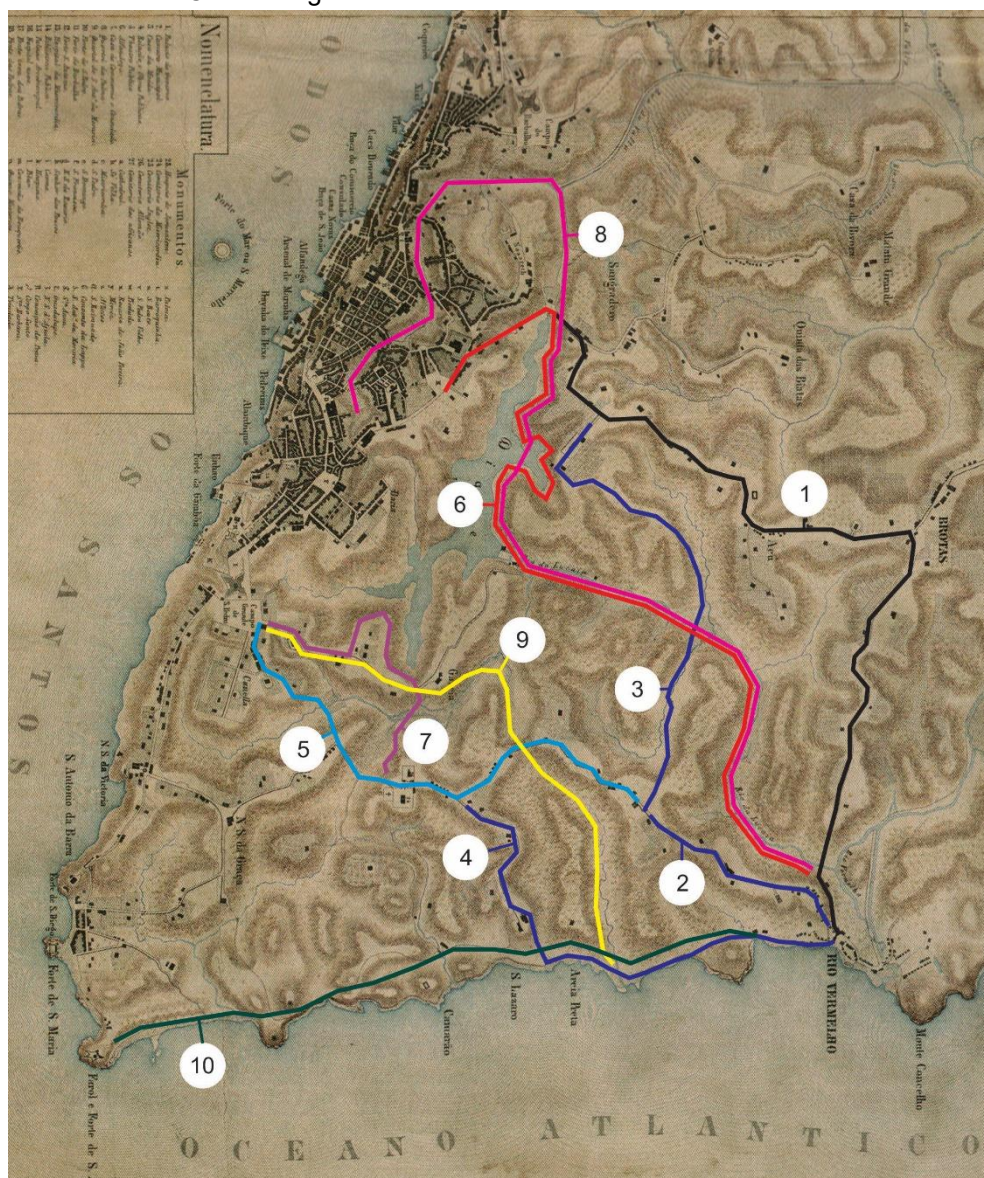
Isto implicou em uma clara diferença de prestígio, que se consolidou e perdurou. Cid Teixeira testemunhava, décadas depois, que estar no centro e “ir para o Rio Vermelho pela linha de cima era status mais qualificado do que estar no centro da cidade e escolher ir para o Rio Vermelho pela linha quinze, pela linha de baixo” (Rio Vermelho..., 1988, p.56). O processo de diferenciação urbana entre o Campo Grande e o vale do Rio das Tripas e Lucaia prosseguiu nesse ínterim, reforçando tal diferença de *status*.

Figura 19. Caminhos antigos ao Rio Vermelho, numeradas em esboço de ordem cronológica. Cada cor assinala um momento ou uma faixa de tempo estimada para a existência do percurso: 1) Estrada de Brotas,

Costa Leal, elencando as linhas, falava da 36, “para o Segundo Arco (Sobradinho, Federação)”, assim como relembra música que fazia crônica das linhas da cidade: “Bonde para o Sobradinho?/ - vou lhe dizer meu irmão:/ TRINTA E SEIS, SEGUNDO/ ARCO,/ Rio Vermelho, Federação” (Leal, 1996, pag. 85). O Alto do Sobradinho é hoje o final de linha da Federação, relativamente próxima ao Segundo Arco, sem seguir adiante para as bandas da antiga capela da Madre de Deus. A questão fica em aberto.

PENSAR FORA DO EIXO

descendo pela R. Waldemar Falcão; 2) Este trecho, o coração da Estrada do Rio Vermelho, parece ser antigo, sendo o caminho para a igreja colonial de São Gonçalo do Amarante; o acesso a esta cumeada não é tão claro; 3) Este é um dos meios possíveis: o Caminho do Engenho Velho, conectando as duas cumeadas atravessando o rio Lucaia; 4) Estrada de São Lázaro, e depois o caminho mais esgarçado pela praia; 5) Estrada do Rio Vermelho, com obras iniciadas em 1812; 6) Estrada Dois de Julho, aberta em 1859, seguindo pelo vale do Rio Lucaia; 7) Caminho aberto pela Transportes Urbanos, por meio da Rua do Trilho, unindo-se com parte da anterior Estrada do Rio Vermelho, e formando a Rio Vermelho de Cima; 8) Caminho tomado pela Trilhos Centrais, tomando parte da Rua da Valla, até o Largo das Sete Portas, e depois pela Estrada Dois de Julho; 9) Novo traçado da Rio Vermelho de Cima, percorrendo a Av. Garibaldi; 10) Av. Oceânica. Se esta estrada segue o litoral em linhas gerais, na prática corta internamente uma série de colinas. Ignoramos aqui dois trajetos antes mencionados: para a Armação da Lagoa, a partir de Brotas e do atual Nordeste de Amaralina, e do caminho planejado para as obras de canalização do rio Camurugi, depois o leito da Av. Antônio Carlos Magalhães.



PENSAR FORA DO EIXO

Fonte: Edição do autor sobre *Mappa Topographica da Cidade de S. Salvador e sus Suburbios* (1845), de Carlos Augusto Weyll (Almeida, 2014.)

CONCLUSÃO

Tentamos reconstituir os caminhos que conduziam ao Rio Vermelho, a maioria estilhaçados e absorvidos no traçado moderno, alguns com resíduos toponímicos.

Os caminhos são elementos importantes na forma urbana, os fios que ligam as contas do colar, exigindo transformações da topografia para sua mera execução, ainda mais na topografia intrincada de Salvador. São uma infraestrutura urbana que ganha complexidade com o próprio desenvolvimento da cidade: em sua extensão, e no incremento de tecnologia. De uma picada aberta, consolidada pelos pés humanos e do gado rumo aos abatedouros, para uma estrada nivelada, regularizada com dificuldade por aterros em depressões e vales. Depois, com arcos de alvenaria para estabilizar a passagem por gargantas muito vulneráveis. Seguido de trilhos de bondes – que exigiam nova regularização nas declividades –, os postes dos bondes elétricos, a pavimentação...

Em outro âmbito, são peças fundamentais na história da cidade, ligados à urbanização das áreas, aos seus terminais e ao entorno dos seus percursos. As linhas de bondes puxados a burro incrementaram o trânsito ao Rio Vermelho, em uma realimentação, ainda mais dado o caráter eventual de parte de sua demanda, isto é, as festas de Sant'Anna.

Temos a complexa topografia de Salvador, exigindo, por um lado, a conexão horizontal. Esta privilegiava o desenvolvimento em um plano contínuo, sem poder evitar, contudo, as constantes ladeiras, descendo e subindo. Daí o esforço em conectar as colinas e em reparar as gargantas diante da erosão pluvial. Por outro, a dificuldade em assumir a mudança de cotas, das cumeadas para os fundos de vale, a fim de ligar o centro da cidade e suas extensões mais tradicionais nas cumeadas, até a estreita planície litorânea. Isto criava grandes vazios, os vales em cujas várzeas cresciam roças, depois aproveitados para avenidas de maior porte, e um novo sistema de transporte, que saiu perfurando e mesmo dinamitando as gargantas, modificando radicalmente a forma e a imagem da cidade. O que antes era uma unidade formado pelo *continuum* da estrada, para o cidadão, tornaram-se ilhas dispersas, ganhando esse papel de tecido contínuo as cotas inferiores dos vales.

PENSAR FORA DO EIXO

A partir do entorno da área portuária, o próprio núcleo fundacional da cidade, partiram finos tentáculos para as localidades litorâneas atlânticas. Criadas pelo extrativismo pesqueiro, lastreadas em portos naturais, conformações no difícil litoral atlântico que permitiam o acesso e abrigo das embarcações, tais povoados foram pontas de lança da expansão da cidade. Depois tais povoados foram reinterpretados e valorizados para fins do veraneio – o refrigério nos meses quentes de verão em áreas campestres, o calendário festivo do período, os banhos de mar para saúde.

O que mostramos cobre um período expressivo. Mas não todo. A demanda por conectar o centro urbano ao litoral continuaria, assim como o de articular todo o litoral, por meio de uma larga via costeira, seria a tônica do século XX. Unindo a Barra ao Rio Vermelho, tão próximas e tão separadas, e a partir daí no longo *sprawl* urbano da orla atlântica, por uma via que se instalaria na berma da praia. Mas aí já seria um outro capítulo dessa história.

REFERÊNCIAS

ALMEIDA, Maria do Carmo Baltar Esnaty. **As Vitrines da Civilização**: a modernização urbana do Bairro Commercial da Cidade da Bahia (1890-1930). 2014. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – PPGAU, Universidade Federal da Bahia, Salvador. 2014.

ATLAS PARCIAL DA CIDADE DO SALVADOR. Salvador: Diretoria de Tributação e Cadastro Municipal/ Prefeitura Municipal do Salvador, 1956.

AMARAL, José Alvares do. **Resumo Chronologico e Noticioso da Província da Bahia** Desde o seu Descobrimento em 1500. 2ed. Revisto e Consideravelmente Anotado por J. Teixeira Barros. Salvador: Imprensa Oficial do Estado, Rua da Misericórdia, n.1, 1922.

BARROS, F. Borges de (org.). **Archivo Histórico 2º Vol.** Primeira Parte (Organizações Communaes, Freguezias, Leis, Reguladoras de Limites Municipaes). Salvador: Imprensa Oficial do Estado, Rua da Misericórdia, n.1, 1929.

BARROS, F. Borges de. **À Margem da História da Bahia**. Salvador: Imprensa Oficial do Estado, 1934.

BARROS, J. Teixeira. Extinctas Capellas da Cidade do Salvador. **Revista do Instituto Geographico e Historico da Bahia**, Salvador, 1930, n.56. Salvador: Secção Graphica da Escola de Aprendizes Artífices, 1930.

CAMPOS, João da Silva. **Tempo Antigo** – crônicas d'antanho, marcos do passado, histórias do Recôncavo. Publicações do Museu da Bahia. Salvador: Secretaria de Educação e Saúde, 1942.

CAMPOS, João da Silva. Tradições Bahianas. **Revista do Instituto Geographico e Historico da Bahia**, Salvador, n.56, 1930. Salvador: Secção Graphica da Escola de Aprendizes Artífices, 1930.

CARVALHO, Carlos Alberto de. **A Locomoção da Cidade Através dos Tempos**. Salvador: Escola de Aprendizes Artífices, 1940.

PENSAR FORA DO EIXO

FALLA que recitou o Presidente da Província da Bahia Thomaz Xavier Garcia de Almeida n'Abertura da Assembléa Legislativa da mesma Província, Em 2 de fevereiro de 1839. Bahia: Typographia de Manoel Antonio da Silva Serva, Quina oposta à do Aljube, n.6, 1839.

FALLA que Recitou o Exm.o Presidente da Provincia da Bahia, Dr. João Mauricio Wanderley, n'Abertura da Assembléa Legislativa da mesma Provincia no 1.o de Março de 1853. Salvador: Typ. Const. de Vicente Ribeiro Moreira, 1853.

FALLA Recitada na Abertura da Assembléa Legislativa da Bahia pelo Presidente da Provincia o Doutor João Mauricio Wanderley no 1º de Março de 1855. Salvador: Typ. de A. Olavo da França Guerra e Comp., Rua do Pão-de-Ló, 1855.

FALLA Recitada na Abertura da Assembléa Legislativa da Bahia pelo Presidente da Província o Doutor Alvaro Tiberio de Moncorvo e Lima em 14 de maio de 1856. Typ. de Antonio Olavo da Franca Guerra e Comp., Rua do Tira-Chapéu, casa n.3, 1856.

FALLA com que o Excellentissimo Senhor Dezebargador João Antonio de Araujo Freitas Henriques Abriu a 1ª Sessão da 19ª Legislatura da Assembléa Provincial em 1º de Março de 1872. Salvador: Typ. do "Correio da Bahia", Rua d'Alfandega n.29, 1872.

FALLA com que abriu no dia 1º de Maio de 1879 A 2ª Sessão da 22ª Legislatura da Assembléa Legislativa Provincial da Bahia o Exmo. Sr. Dr. Antonio de Araújo de Aragão Bulcão Presidente da Província. Salvador: Typ. do "Diario da Bahia", 1879.

FALLA com que Abriu No dia 1º de Maio de 1880 A 1ª Sessão da 23ª Legislatura da Assembléa Legislativa Provincial da Bahia o Exmo Sr. Dr. Antonio de Araujo de Aragão Bulcão Presidente da Provincia. Salvador: Typ. do "Diario da Bahia", Largo do Theatro, 101, 1880.

FALLA com que o Exm. Sr. Conselheiro Pedro Luiz Pereira de Souza Abriu a 2ª Sessão da 24ª Legislatura da Assembléa Provincial da Bahia em 3 de abril de 1883. Salvador: Typ. do "Diario da Bahia", Praça Castro Alves, 101, 1883.

FALLA com que o Illm. e Exm. Sr. Conselheiro Dr. João Capistrano Bandeira de Mello Presidente da Província Abriu a 2ª sessão da 26ª Legislatura da Assembléa Legislativa Provincial No dia 4 de Outubro de 1887. Salvador: Typ. da "Gazeta da Bahia", Largo do Theatro, 55, 1887.

FREIRE, Antonio (org.). **Almanak da Província da Bahia**. Salvador: Litho-typographia de João Gonçalves Tourinho, Arcos de Santa Barbara, n.83, 1881.

FUNDAÇÃO BIBLIOTECA NACIONAL. **Biblioteca Nacional Digital Brasil**. Disponível em: <<http://bndigital.bn.gov.br/acervodigital/>> Acesso: mar 2026.

GARCIA, Antonio. A Festa dos Jangadeiros. **Revista do Instituto Geographico e Histórico da Bahia**, n.48, 1923. Salvador: Imprensa Official do Estado, Rua da Misericórdia, n.1, 1923.

LEAL, Geraldo da Costa. **Pergunte ao seu Avô** – Histórias de Salvador Cidade da Bahia. Salvador, 1996.

MORRISON, Allen. **The Tramways of Brazil** – a 130-year survey. New York: Bonde Press, 1989.

OS NOMES DAS RUAS CONTAM HISTÓRIA. **Revista Trimestral do Instituto Geográfico e Histórico da Bahia**, Salvador, n.77, 1952.

REBELLO, Domingos José Antonio. **Corographia**. Salvador: Typ. Imperial e Nacional, 1829.

PENSAR FORA DO EIXO

REIS, João José. **A Morte é uma Festa**: ritos fúnebres e revolta popular no Brasil do Século XIX. São Paulo: Companhia das Letras, 1991.

RELATÓRIO Apresentado à Assembleia Legislativa Provincial da Bahia pelo Excellentíssimo Presidente da Província o Comendador Manuel Pinto de Souza Dantas no dia 1º de Março de 1866. Salvador: Typ. de Tourinho & C., Rua do Corpo Santo, n.47, 1866.

RELATÓRIO com que o Exmo. Sr. Conselheiro Barão Homem de Mello Passou no dia 25 de Novembro de 1878 a Administração da Província ao Exmo Sr. Dr. Antonio de Araújo de Aragão Bulcão 2º Vice-Presidente. Salvador: Typ. do "Diario da Bahia", 1873.

RELATORIO Apresentado ao Ilmo. e Exmo. Sr. Presidente Dr. Venancio José de Oliveira Lisboa pelo Exmo. Sr. Commendador Antonio Candido da Cruz Machado, ao Passar-lhe a Administração d'esta Província em 23 de junho de 1874. Bahia, Typ. do Jornal da Bahia, 1874.

RELATORIO com que o Excellentíssimo Senhor Dr. Venancio José de Oliveira Lisboa Abrio a 2ª Sessão da 20ª Legislatura da Assembléa Legislativa Provincial da Bahia no dia 1 de Março de 1875. Salvador: s/d, 1875.

RELATÓRIO com que o Excellentíssimo Senhor Presidente Dr. Luiz Antonio da Silva Nunes Abriu a Assembléa Legislativa Provincial da Bahia no dia 1º de Maio de 1876. Salvador: Typ. do "Jornal da Bahia", 1876.

RELATÓRIO com que ao Ilm. E Exm. Snr. Dezembargador Henrique Pereira de Lucena Passou a Administração da Província em 5 de Fevereiro de 1877 O Exmo. Sr. Conselheiro Luis Antonio da Silva Nunes. Salvador: Typ. do "Jornal da Bahia", 1877.

RELATÓRIO com que o Exm. Sr. Cons, Dr. Manoel do Nascimento Machado Portella Passou a Administração da Província Ao Exm. Sr. Des. Aurélio Ferreira Espinheira No dia 1º de Abril de 1889.

RELLATÓRIO com que o Ilmo. e Exmo Sr. Dr. Antônio de Araújo de Aragão Bulcão Passou no dia 23 de Março de 1881 a Administração da Província Ao Ilmo e Exm. Sr. Conselheiro João Lustosa da Cunha Paranaguá. Salvador: s/d, 1881.

RIO VERMELHO – Projeto História dos Bairros de Salvador. Salvador: Governo do Estado da Bahia – Secretaria da Cultura/ Fundação Cultural do Estado da Bahia, 1988.

SAMPAIO, Consuelo Novais. **50 Anos de Urbanização**: Salvador da Bahia no Século XIX. Rio de Janeiro: Versal: 2005.

SANTIAGO, Cybèle Celestino; CERQUEIRA, Karina Matos de Araújo Fadigas. **Sobre Arcos e Bondes**: resgatando a memória urbana de Salvador. Salvador: Edufba, 2019.

SILVA, Ignacio Accioli de Cerqueira e. **Memórias Históricas e Políticas da Província da Bahia** Tomo I. Salvador: Typ. do Correio Mercantil, de Précourt & C., Rua d'Alfandega, n.24, 1835.

TARQUÍNIO, Mário. Vias de Comunicação e Meios de Transporte no Estado da Bahia. **Revista Trimestral do Instituto Geográfico e Histórico da Bahia**, Salvador, n.60, 1934.



PENSAR FORA DO EIXO

TOLLENARE, Louis François de. **Notas Dominicais** tomadas durante uma viagem em Portugal e no Brasil em 1816, 1817 e 1818. Salvador: Livraria Progresso Editora, 1956.

VIANNA, Francisco Vicente. **Memória sobre o Estado da Bahia**. Salvador: Typ. e Enc. do Diário da Bahia, 1893.

VIANNA, Marisa. **"...Eu vou pra Bahia"**. Salvador: Bigraf, 2004.

VILHENA, Luiz dos Santos. **Recopilação de Notícias Soteropolitanas e Brasilicas**. Vol. 1. Salvador: Imprensa Oficial do Estado, Rua da Misericórdia, n.1, 1922.